

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 MINISTÈRE
 DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE
 SERVICE
 de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

BREVET D'INVENTION

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 1.049.026

Carrosserie transformable.

M. GEORGES PLACKLE résidant en Belgique.

Demandé le 8 janvier 1952, à 13^h 35^m, à Paris.

Délivré le 12 août 1953. — Publié le 28 décembre 1953.

(Demande de brevet déposée en Belgique le 12 janvier 1951. — Déclaration du déposant.)

La présente invention est relative aux carrosseries transformables pour véhicules automobiles et elle concerne particulièrement une carrosserie transformable du type « cabriolet ».

On sait que dans de telles carrosseries, qui comportent un siège unique ou deux sièges de front, derrière lesquels est généralement ménagé un compartiment à petits bagages, les occupants sont protégés par une capote en toile, montée sur des arceaux réunis entre eux par des compas, pouvant être rabattue vers l'arrière par repliement.

Malgré tout le soin qui peut être apporté dans le montage de cette capote, celle-ci est bruyante par suite de son manque de rigidité. En outre, sous les effets des intempéries et de ses dépliages et repliages répétés, elle ne tarde pas à se détériorer et, par conséquent, à manquer d'étanchéité, sans compter que son aspect s'en trouve affecté également.

La présente invention remédie à ces inconvénients, par le fait qu'elle permet de réaliser une carrosserie transformable à « ballon » rigide pouvant néanmoins être rabattu en arrière pour procurer ainsi aux occupants les avantages d'une carrosserie décapotable.

Dans ce but et suivant l'invention, le ballon de la carrosserie est établi sous forme d'éléments en forme de coquilles indépendantes, montées à pivotement et s'escamotant, par engagement l'une dans l'autre, derrière le siège du véhicule, avec un encombrement relativement réduit permettant de conserver l'emplacement pour les petits bagages, ou pour des sièges supplémentaires.

Suivant une forme préférée de réalisation de l'invention, le ballon est établi en trois parties, à savoir la lucarne, le ballon proprement dit et une partie unissant le ballon à l'encadrement du pare-brise, le ballon et la lucarne s'escamotant à l'arrière par pivotement, le ballon se rabattant à l'intérieur du profil de la lucarne,

tandis que la partie d'union avec l'encadrement de pare-brise est amovible et peut être logée, par exemple dans une poche particulière de réception.

D'autres particularités de l'invention apparaîtront au cours de la description donnée ci-après avec référence aux dessins schématiques annexés, dans lesquels :

Fig. 1 est une vue latérale fragmentaire de la carrosserie transformable suivant l'invention, les éléments constitutifs du ballon étant montrés en position fermée;

Fig. 2 est une vue similaire montrant ces mêmes éléments en position détachée;

Fig. 3 est une vue similaire montrant ces mêmes éléments dans la position qu'ils occupent lorsque la carrosserie est ouverte;

Fig. 4 est une vue de dessus de la carrosserie suivant l'invention, celle-ci étant montrée en position ouverte.

Comme montré en fig. 1 et 2, le ballon de la carrosserie est constitué de trois éléments indépendants, à savoir : la lucarne 5, le ballon proprement dit 6 et le fragment de toit 7, lequel fragment est amovible et unit le ballon 6 à l'encadrement 8 du pare-brise.

L'encadrement 9 de la lucarne 5 présente, de chaque côté, une patte 10 réunie à articulation en 11, à une ferrure correspondante 12 fixée sur un montant vertical 12a de la carrosserie.

Le ballon 6 porte, de chaque côté, une patte 13 articulée en 14 à la même ferrure 12 ou à tout autre support analogue approprié, mais dans un plan différent de celui de l'articulation 11 de la lucarne 5.

Dans la position fermée de la carrosserie, l'élément indépendant amovible 7 est réuni au ballon 6 par une fermeture à tension 15 ou tout autre système approprié de fixation, tandis que sa fixation à l'encadrement de pare-brise 8 pourra être obtenue, par exemple, au moyen d'une fermeture à tension ou d'une combinaison

[1 049.026]

— 2 —

d'ergots 16 et d'encoches correspondantes présentés par cet encadrement 8 et l'élément 7, ou par tout autre moyen de fixation approprié. De même, dans cette position fermée, le ballon 6 et la lucarne 5 sont réunis entre eux par tout dispositif convenable, tel qu'un jeu de fermetures à tension, de ressorts, de verrous, etc.

Grâce à cette construction en trois éléments indépendants et au montage à pivotement du ballon 6 et de la lucarne 5, il suffit, lorsqu'on veut ouvrir la carrosserie, de libérer ces trois éléments l'un de l'autre, et de faire basculer vers l'arrière la lucarne et le ballon autour de leurs articulations respectives 11 et 14, cette lucarne et ce ballon s'escamotant dans un logement approprié 17 ménagé entre la paroi 18 du coffre à bagages et le compartiment 19 pour les petits bagages. Comme le montre la fig. 3, l'élément amovible 7 pourra avantageusement se loger dans le compartiment 19, par exemple dans une poche formée derrière le dossier du siège 20.

Dans leur position basculée, le ballon et la lucarne reposent sur des tampons 21 et 22, en matière élastique, qui les retiennent à hauteur convenable pour permettre leur extraction aisée lorsqu'on veut fermer la carrosserie.

Il est à remarquer que les points d'articulation du ballon 6 et de la lucarne 5 sont disposés à des hauteurs et dans des plans différents, ce qui permet à l'un de ces deux éléments de se rabattre à l'intérieur du profil transversal de l'autre, lors de leur basculement dans leur logement 17.

La différence en hauteur des points d'articulation du ballon et de la lucarne dépend évidemment du profil de ces deux éléments, lesquels doivent pouvoir s'engager l'un dans l'autre dans le logement 17. Dans l'exemple représenté, le profil du ballon et de la lucarne répond au goût actuel en matière de ligne de carrosserie. L'articulation de la lucarne et du ballon pourra tout aussi bien, selon l'invention, s'effectuer en un point commun, ce qui exigerait néanmoins un profil circulaire correspondant pour cette lucarne et ce ballon.

Il est à noter également que ce système d'escamotage, par pivotement, du ballon et de la lucarne, permet de faire passer ces deux éléments par la lumière relativement étroite 23 ménagée dans la tôle de carrosserie, à la partie supérieure de celle-ci, cette lumière pouvant aisément être masquée par un recouvrement approprié, après rabattement du ballon et de la lucarne.

Enfin, en vue de faciliter leur extraction du compartiment 17, les éléments basculants 5 et 6 pourront, dans leur position basculée, être sollicités par des ressorts de traction, ou des con-

trepoids, qui aideront en outre à amener ces éléments dans la position qu'ils occupent lorsque la carrosserie est fermée.

Il doit d'ailleurs être bien entendu que diverses modifications pourront être apportées au dispositif décrit et montré, sans s'écarter de l'idée de l'invention. Ainsi, par exemple, l'élément 7 unissant le ballon 6 au pare-brise pourra être éventuellement réuni à articulation à ce ballon. De même, le ballon 6 pourra éventuellement s'étendre directement d'une seule pièce, jusqu'au pare-brise, l'élément intermédiaire 7 se trouvant ainsi supprimé. En pareil cas, il suffira évidemment de modifier en conséquence la position du point d'articulation du ballon.

RÉSUMÉ

L'invention concerne une carrosserie transformable du type « cabriolet », laquelle présente les caractéristiques suivantes, prises séparément ou en combinaison :

1° Le ballon de la carrosserie est formé d'un assemblage d'éléments rigides indépendants en forme de coquilles, lesquels sont montés à articulation sur des pivots solidaires de la caisse de carrosserie, de façon à pouvoir être rabattus en arrière par basculement, avec engagement mutuel du profil transversal de ces éléments, en vue de réduire leur encombrement en position basculée;

2° L'élément constituant le ballon proprement dit et l'élément formant la lucarne sont montés à pivotement pour permettre leur basculement vers l'arrière, tandis que l'élément unissant le ballon au pare-brise est constitué par une pièce amovible pouvant se loger en tout endroit approprié de la carrosserie;

3° Les pivots d'articulation du ballon et de la lucarne, se présentent dans des plans verticaux différents pour permettre l'engagement mutuel du profil transversal de ce ballon et de cette lucarne, dans leur position basculée;

4° Les pivots d'articulation définis sous 3° se présentent à des hauteurs différentes suivant le profil du ballon et de la lucarne;

5° Dans le cas où le ballon et la lucarne présentent des profils circulaires correspondants, leurs pivots d'articulation peuvent être communs;

6° Le basculement du ballon et de la lucarne s'effectue à travers une fente ménagée dans la tôle de la carrosserie, par laquelle fente les éléments basculants accèdent dans un compartiment intermédiaire entre le coffre à bagages et le compartiment à petits bagages, dans lequel ils sont supportés sur des butées élastiques;

7° En position fermée de la carrosserie, les éléments rigides formant le ballon sont rendus

BEST AVAILABLE COPY

— 3 —

[1.049.026]

solidaires entre eux à l'aide de moyens de liaison appropriés tels que des fermetures à tension;

8° En position basculée, le ballon et la lucarne peuvent être sollicités par des ressorts, des tirants élastiques ou des contrepoids facilitant leur relèvement en position de fermeture de la carrosserie;

9° L'élément de toit unissant le ballon au pare-brise peut être articulé au ballon, ou bien le ballon pourra s'étendre directement, d'une seule pièce, jusqu'au pare-brise.

GEORGES PLACKLE.

Par procuration :

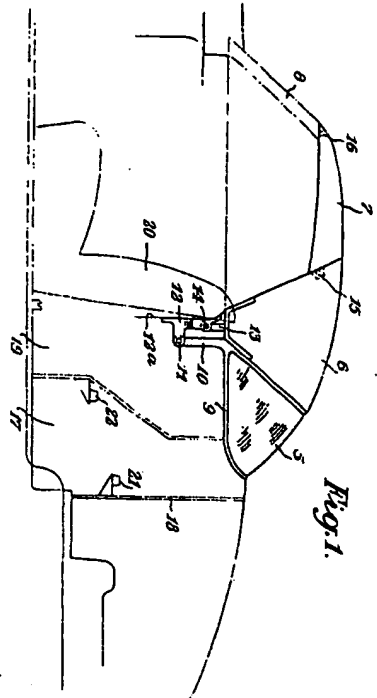
René MADKUP.

BEST AVAILABLE COPY

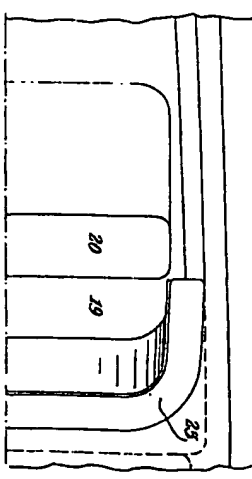
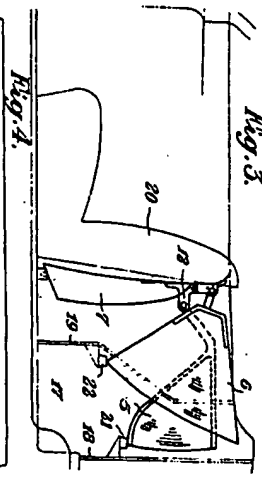
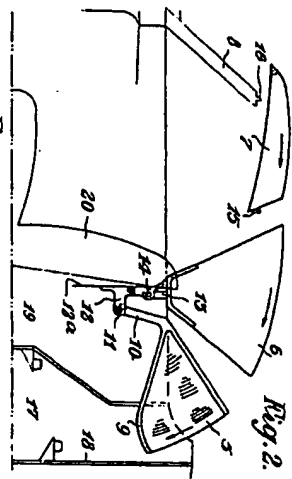
BEST AVAILABLE COPY

JP 1,049,026

M. Pichler

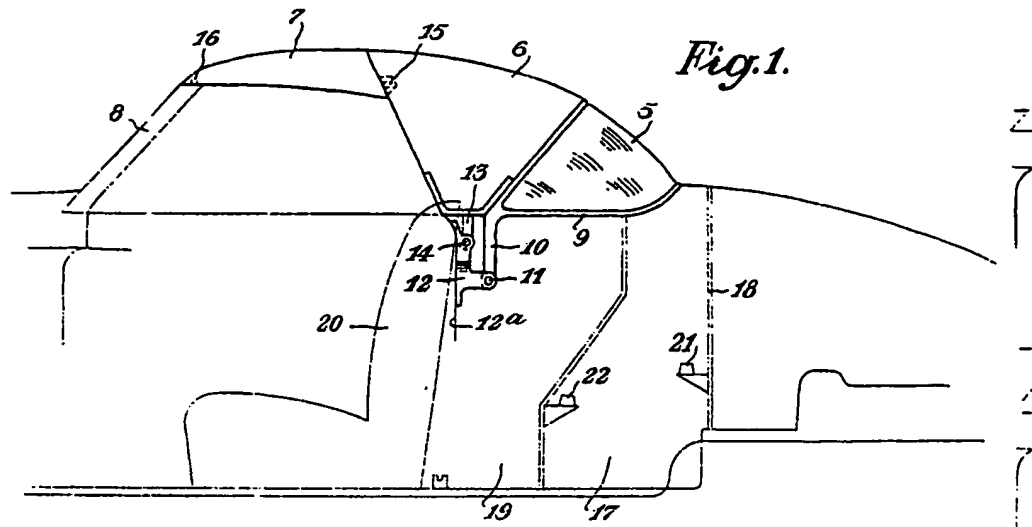


JP 1,049,026



N° 1.049.026

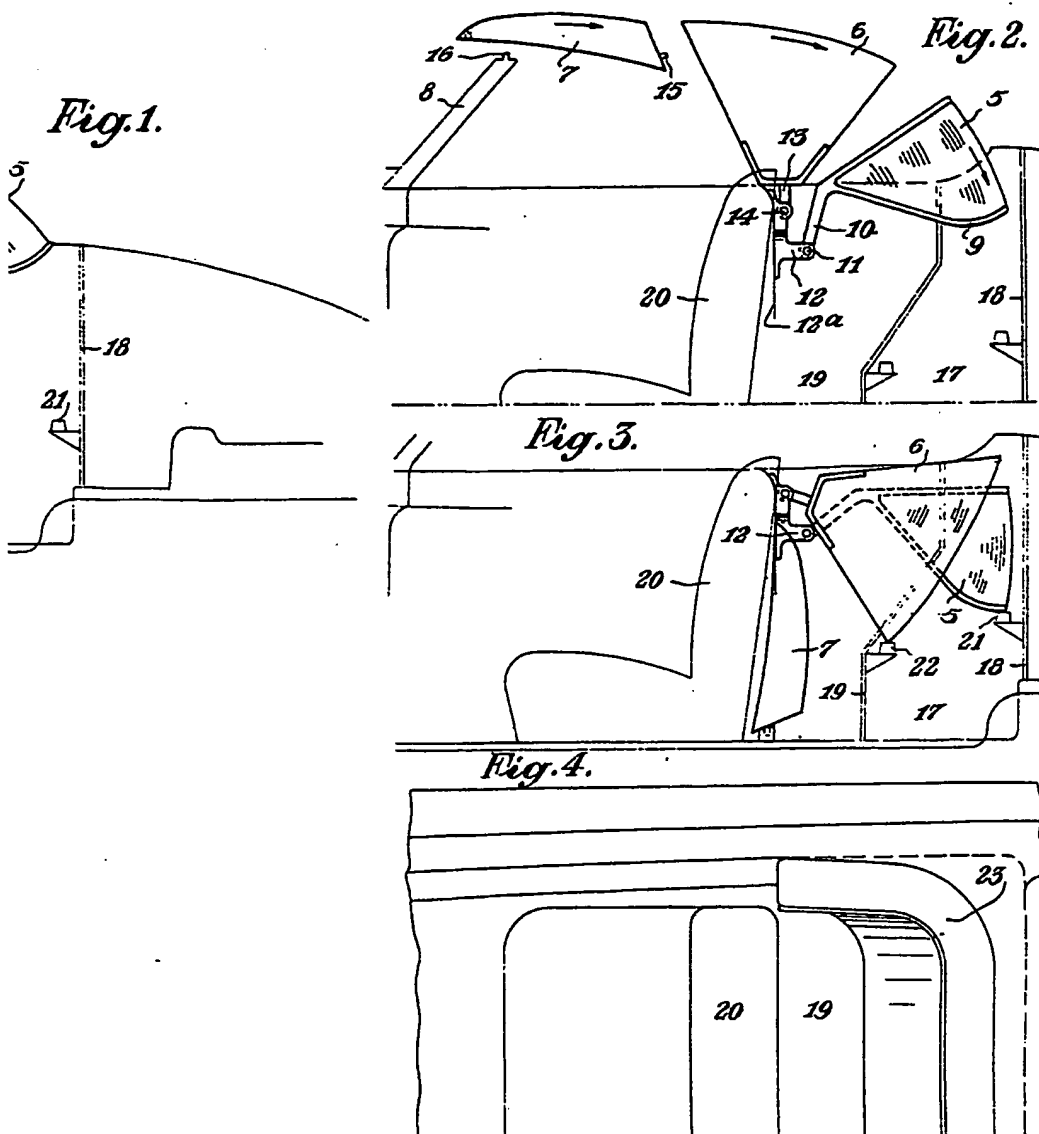
M. Plackie



BEST AVAILABLE COPY

M. Plackie

Pl. unique



BEST AVAILABLE COPY